

Talbot-Lago T150C SS by Figoni et Falaschi 1938

MOTOR – NYTT måndag 26 augusti
Föregående lördag 24 augusti

1. Regeringen hårt pressad: Skattechock eller inte?
2. 330 bilar försvinner från Sverige - varje dag
3. Därför satsar Volvo på mildhybrider
4. Ilska mot Volvos nya kamremsintervall – så mycket kostar bytet
5. Volkswagens elbilschef om samarbetet med Northvolt
6. Svenska Opibus gör om fossildrivna bilar till elbilar i Afrika
7. Koenigseggs geniala patent förklarat
8. BMW ändrar sig om dieselbränderna – nu tas bilarna in för koll
9. Biljättar stiger på uppgifter om återupptagna samtal
10. Biltillverkarna trotsar Trump – satsar på låga utsläpp
11. Slipp alla jobbiga bilförsäljare
12. Elbilsbrist i Sverige – men rabattkrig i Norge
13. Tesla-ägarens mardröm: Tjuvar slog till igen
14. Allt du behöver veta om Tesla
15. Nya uppgifter som dementeras av Volkswagen: Vill köpa in sig i Tesla
16. Nya Audi RS6 Avant avtäckt – vi är på plats
17. Opel teasar ny eldriven modell
18. Det var en eldriven rally-Corsa under skynket
19. Mercedes skrotar X-klass och flera skåpbilar är i fara
19. Nya Audi RS6 Avant avtäckt – vi är på plats
20. Så mycket kostar Volkswagen ID 3 – norska priser avslöjade
21. Alpine A110



1. Regeringen hårt pressad: Skattechock eller inte?

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-08-20, 15:48, uppdaterad 2019-08-21, 08:38

Splittring kring nya fordonsskatten – kan skilja tusentals kronor per år.



En Volkswagen Tiguan blir över 4.500 kronor dyrare per år att skatta med de hårdare WLTP-reglerna.

Redan efter nyår riskerar de flesta av Sveriges vanligaste bilmodeller att få kraftigt höjd fordonsskatt. Det beror på att den nya och hårdare körcykeln WLTP, där utsläppen och förbrukningen mäts, ska införas för att räkna ut fordonsskatten.

Skillnaden kan bli flera tusen kronor om året för bensin- och dieselbilar, visar vår granskning. Även vissa laddhybrider kan bli av med sin bonus.

Regeringen är just nu splittrad och hårt pressad i WLTP-frågan, skriver Fplus. Sajten hänvisar till uppgifter om att Miljöpartiet trycker på för att införa WLTP-körcykeln och därmed betydligt högre fordonsskatt över en natt, medan Centerpartiet och Socialdemokraterna vill ha någon form av kompensation.

Läs också: Snart kommer nästa skattechock – så dyra blir Sveriges vanligaste bilar

"Det är ju samma bil med samma miljöeffekter den 31 december som den 1 januari och det är bättre att fasa in en ny beskattningen gradvis. Självklart ska alla fordon bära sina samhälls-ekonomiska kostnader på sikt, men eftersom bonus/malus ska ses över 2021, bör man vänta med att göra denna förändring tills då och fortsätta ett år till med dagens körjournal NEDC", säger Mattias Bergman, vd för biltillverkarnas branschorganisation Bil Sweden, till Fplus.

Enligt honom har flera andra EU-länder infört WLTP-värdena men kompenserat för att de är högre än de tidigare NEDC-siffrorna.

Beskedet om den nya fordonsskatten förväntas komma "inom kort".



2. Kronraset: 330 bilar försvinner från Sverige - varje dag

Redaktören bytbil 2019-08-22

MRF:s vd: Våra skattepengar går till Norges bilar



Kronraset har gjort våra begagnade bilar till rena kapen för den som kan växla euro mot kronor. Nu kommer nya siffror som visar att bilexporten slår rekord: 330 bilar försvinner varje dag. Nu rasar MRF mot att elbilar försvinner till Norge och att staten luras på miljoner. – Våra skattepengar används för att fylla på flottan därborta, säger Tommy Letzén på MRF till TV4.

Den svenska kronan har i veckan noterat sina lägsta nivåer mot både euron och dollarn på över 15 år. En euro kostar just nu 10,63. Kronraset har gjort att våra begagnade bilar är rena klippet för köpsugna tyskar, holländare och finländare.

Sverige dammsugs nu på begagnade bilar av utländska köpare i en takt som aldrig tidigare har setts. Enligt auktionsföretag och bilhandlare är det främst nya välutrustade modeller av premiummärken som BMW, Audi, Mercedes och Volvo som köparna är på jakt efter.

I veckan kom nya siffror från Transportstyrelsen. Redan förra året hade exporten ökat med 60 procent till 107 817 bilar. Och ökning fortsätter i samma höga takt. På bara sju månader i år har 70 287 bilar köpts upp och exporterats ut från Sverige. Det motsvarar 330 bilar om dagen – vardag som helgdag.

Nu börjar exporten märkas i bilhallarna – många handlare har tomma lager när det gäller nyare begagnade bilar. Och de svenska begbilsköparna får slåss mot utländska uppköpare vilket gör att priserna ökar. Enligt KVD har begagnatpriserna stigit med 10 procent på bara ett år.

En del av exporten består av elbilar som i första hand exporteras till Norge när de blivit sex månader eller äldre. På så sätt kan den första ägaren få en miljöbonus på 60 000 kronor och ofta sälja bilen till samma pris som de betalade i Sverige. På så sätt luras statskassan på miljonbelopp i bidrag och Sverige får en smutsigare bilpark. Branschorganisationen MRF kräver nu en ändring.

– Jag tycker att en sådant bonussystem borde följa bilen längre än sex månader, och att du har ett incitament som fria biltullar eller fri parkering eller att du får åka i bussfil eller något annat. Det är våra skattepngar används för att fylla på flottan därborta, säger MRF:s vd Tommy Letzén till TV4.



3. Experten: Därför satsar Volvo på mildhybrider

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2019-08-21, 07:27

Kniven mot strupen, nu gäller det att kapa utsläppen för att komma undan miljardböter.



Om bara två år måste alla biltillverkare som vill sälja bilar i EU ha ett modellprogram där koldioxidutsläppen ligger på högst 95 gram koldioxid per kilometer.

Det innebär en förbrukning på högst 4,1 l/100 km för bensinbilar och 3,6 l/100 km för dieselmodeller – en ganska stor förändring jämfört med idag.

För biltillverkare som inte lyckas leva upp till kraven väntar dryga böter som, om utsläppen inte sänks, riskerar att äta upp stora delar av eller till och med överstiga biltillverkarnas vinster.

För att leva upp till kraven måste biltillverkarna sänka sina utsläpp ordentligt jämfört med hur de ligger till idag. Siffror från bland andra analysföretaget Jato Dynamics visar att snittutsläppen för nya bilar sålda i Europa *ökade* mellan 2016 och 2018 och att siffran för 2018 – 120,5 g/km – är högre än på fyra år.

Enligt samma statistik fanns Volvo år 2018 på en föga smickrande artondeplats bland biltillverkarna med 130 g/km – en ökning med nästan sex procent jämfört med året innan.

För att klara de nya EU-kraven på max 95 gram per kilometer måste Volvo alltså sänka förbrukningen i sina bilar med i snitt nästan 37 procent. Företagets nya mildhybridmotorer ska enligt Volvo själva sänka förbrukningen med 15 procent, vilket bara tar dem en liten bit på vägen.

"Lågt hängande frukt"

"Mildhybriderna gör inte hela jobbet, men det är en lågt hängande frukt för biltillverkarna. Det är en relativt billig lösning som inte kräver att de slår knut på sig själva", säger fordonsforskaren Mikael Wickelgren till auto motor & sport.

Enligt honom är det sannolikt att lösningen blir en kraftigt ökad försäljning av laddbara bilar – något Volvo hittills misslyckats med att leverera i någon större skala trots att efterfrågan varit stor.

"Volvo har inte sett till att ha kapacitet för att leverera laddbara bilar. De har missbedömt efterfrågan hittills", säger Mikael Wickelgren.

Förra året stod laddhybriderna för bara 6 av 100 bilar som Volvo sålde – resten hade konventionella drivlinor. Samtidigt var kötiden för att få köpa en laddhybrid från Volvo uppemot ett halvår i början av 2019, enligt Svenska Dagbladet. För att klara de kommande utsläppskraven måste de därmed kraftigt öka produktionen av laddbara bilar.

Volvo har en uttalad ambition om att hälften av försäljningen ska utgöras av rena elbilar till 2025, och har ett flertal modeller som står inför lansering inom kort. Först ut är Polestar 2, som ska börja levereras till kunder i maj 2020.

En eldriven version av XC40 är också på gång, liksom crossovern Polestar 3.

Volvo: "Vi är på rätt väg"

Volvos presschef Annika Bjerstaf säger i en kommentar att deras strategi för att sänka utsläppen handlar om elektrifiering, och att utsläppen kommer sänkas allteftersom nya mildhybrider lanseras och säljvolymerna för laddhybrider och längre fram rena elbilar ökar.

"Alla tre teknikerna är viktiga för att nå målen. Målen är tuffa men vi bedömer att vi är på rätt väg", säger hon, och berättar också att Volvo inte siktar på att inkludera Polestar och Lynk & Co i sin utsläppsstatistik.

Det har tidigare publicerats rapporter som varnar för att de nya kraven skulle innebära mycket höga böter för bilindustrin. Enligt ett värsta tänkbara scenario-exempel från analysföretaget Jato Dynamics skulle till exempel Volkswagen behöva betala 76 procent av sin vinst i böter, om ingenting förändras mellan idag och 2021.

Enligt samma uträkning skulle PSA-gruppen behöva betala 191 procent av sin vinst för 2018 i böter, och Volvo 82 procent. Men att det här scenariot faktiskt skulle inträffa är osannolikt, enligt Mikael Wickelgren.

"Det är svårt att tänka sig att de skulle sitta med armarna i kors, tänka att 'det här går inte' och bara låta det hända. Bilföretagen är förberedda, det här är regleringar som har varit kända sedan länge. Det är klart det är möjligt att några får betala lite böter men inte att de skulle låta det äta upp merparten av vinsten", säger han.



Försöker hålla liv i förbränningsbilarna

Även den europeiska icke-statliga organisationen Transport & Environment tycker bilindustrins klagomål och mardrömsscenarier är överdrivna. De förutspår att nästan alla biltillverkare, undantaget Fiat, Hyundai och Honda, kommer klara de nya kraven – även om företagen själva skulle hävda motsatsen.

Organisationen påpekar att bara sex av de 50 bäst säljande modellerna i Europa fick en full uppdatering 2017, samtidigt som väldigt få laddbara bilar var tillgängliga.

Deras slutsats är att bilindustrin drar ut på modelluppdateringarna och försöker optimera sina vinster genom att sälja så många gamla modeller de kan, så länge de kan. Det ökar också utsläppssiffrorna, vilket gör det lättare för bilbranschens lobbyister att hävda att de kommande utsläppskraven är orealistiska.

En annan faktor till de ökande koldioxidutsläppen är att försäljningen av dieselbilar, som är mer energieffektiva än bensinbilar, har sjunkit kraftigt åren efter Dieselgate-skanadalen och nu har 36 procent av nybilsmarknaden i EU – den lägsta siffran sedan 2001, enligt Jato Dynamics.

EU:s tuffa utsläppskrav

• Från 2021 får biltillverkarnas genomsnittliga utsläpp för nya modeller i EU vara högst 95 gram per kilometer. Regleringarna börjar fasas in från nästa år. Om en biltillverkares snittutsläpp överstiger 95 gram måste de betala ett bötesbelopp om 95 euro per gram och bil som överstiger gränsen.

• För att ge incitament till energisparande teknik och lågutsläppsbilar får biltillverkarna utsläppskrediter för så kallade "miljöinnovationer". En såld bil som släpper ut mindre än 50 gram per kilometer räknas enligt bonussystemet som två bilar år 2020, 1,67 bilar 2021 och 1,33 bilar 2022.

• Biltillverkare kan också samarbeta och lägga samman sina bilmodeller så de tillsammans kan nå under utsläppsgränsen. Det här utnyttjar till exempel Tesla, som säljer utsläppscertifikat till Fiat/Chrysler.

• Nischade biltillverkare som säljer få bilar är helt eller delvis undantagna från utsläppskraven.



Nya utsläppskraven: Här är biltillverkarna som riskerar miljardböter



Volvos nya mildhybrider officiella – med både bensin- och dieselmotorer



Volvo erkänner: Vi underskattade suget efter laddhybrider



4. Ilska mot Volvos nya kamremsintervall – så mycket kostar bytet

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-08-22, 08:01

Klagar på att bilägarna måste ta smällen för Volvos kvalitetsproblem.



Volvo har kortat ned intervallet för kamremsbyte på några av de populäraste modellerna från 24.000 till 15.000 mil – alltså en skillnad på hela 9.000 mil.

Ändringen gäller Volvomodeller med den fyrcylindriga VEA-dieselmotorn (D2, D3, D4 och D5) och som är tillverkade 2014 och framåt.

På Volvoforumet Jag Rullar och i kommentarstrådarna på auto motor & sports Facebooksida är flera av skribenterna förbannade på Volvo och på att ägarna själva ska behöva ta den ekonomiska smällen.

Ingen goodwill

"Kan bara hålla med om att det är högst irriterande att marknadsföra sig med 'marknadens längsta kamremsintervall' och sen inte kunna leverera som utlovat, utan knuffa över kostnaden för tidigarelagd intervall på bilägaren", skriver en medlem.

En annan medlem har precis köpt en begagnad Volvomodell från 2015 som är drabbad av ändringen:

"Tycker det är helt sjukt att Volvo ändrar intervallen bara så där utan att bjuda på någon form av rabatt eller goodwill på första byten."

Från Volvos sida är det dock inte aktuellt med någon ersättning eller goodwill, bekräftar Annika Bjerstaf, presschef på Volvo Cars för auto motor & sport. De ägare som har tecknat ett serviceavtal med en auktoriserad Volvoverkstad får dock det nya intervallbytet "på köpet".

Volvo kallar sänkningen av intervallet för en "förebyggande säkerhetsåtgärd" som ska "motverka eventuella framtida driftstopp".

Vissa ägare får brev

Volvo får också kritik för att ägarna inte fått någon information om den här ändringen. Men de bilägare som ligger nära i tiden för ett intervallbyte kommer få ett brev där de informeras om de nya bytesintervallen.

"Enligt gällande lagstiftning finns det dock inga krav på en tillverkare att de har plikt att meddela om förändringar som denna, men vi kommer alltså att göra det så att våra berörda kunder får kännedom om vad som gäller", skriver Annika Bjerstaf i ett mejlsvar.

Volvo möts också av förståelse hos flera medlemmar. De tycker det är bättre att Volvo går ut med den här ändringen än att motorn havererar på grund av kamremmen.

Byte kan kosta 9.000 kronor

När det gäller kostnaden ligger ett kamremsbyte för de drabbade Volvomodellerna på mellan 7.200 och 9.000 kronor, enligt de verkstäder auto motor & sport pratat med. Billigast var en XC60 från 2014, dyrast var en V90 från 2019. Det finns inga riktlinjer från Volvo om vad bytet ska kosta, utan det kan variera mellan olika verkstäder i landet, så om det är dags för byte gör du klokt i att ringa runt och jämföra priser.

Volvo har laglig rätt att ändra intervallet utan att meddela ägarna.

"Men vi har full förståelse för att man som ägare kan reagera mindre positivt på detta. Men återigen, det handlar om att förebygga och trygga bilarnas funktion och kvalitet framöver", skriver Annika Bjerstaf.

En andra åsikt

Att kapa bytesintervallet för kamremmen med hela 9.000 mil på Sveriges mest sålda bilar är förstås inte bra – det tyder på kvalitetsproblem.

Men det tyder också på att Volvo faktiskt tar ansvar och ändrar intervallet. De hade kunnat stoppa huvudet i sanden och hoppas på det bästa tills det smäller, men det hade varit mycket värre.

Även om jag kanske hellre hade sett att alla Volvoägare informeras med brev är det i alla fall bra att de ägare som står "närmast på tur" för byte informeras. Kamremsbyte är ofantligt tråkigt att lägga pengar på, men det är bättre att byta den för tidigt än för sent...

Erik Söderholm
digital redaktör, auto motor & sport



Volvo kapar intervallet för kamremsbyte i dieselmotorer



Erik Söderholm



5. Volkswagens elbilschef om samarbetet med Northvolt

Av Patrik Lundin Publicerad 2019-08-22, 07:08

Redan om fyra år ska Volkswagengruppen ha investerat massiva 300 miljarder kronor i omställningen till elbilar. Men det är varken lätt eller billigt att ställa om från förbränningsbilar till el. Det avslöjar Volkswagens elbilschef Thomas Ulbrich i en intervju med Recharge.

Till en början kommer vinstmarginalen vara ganska skral. "Ingen biltillverkare klarar sex procents vinstmarginal i början. Men bilarna kommer att betala av sig under en livstid, det vill säga 6–7 år", säger Thomas Ulbrich.



Volkswagens elbilschef Thomas Ulbrich.

Dieselbilarna lever kvar

Att klimatförändringarna är vår tids största utmaning är han tydlig med. Transportsektorn står för 14 procent av världens totala koldioxidutsläpp. Målet är att den siffran ska vara nollställd år 2050. En omställning till fossilfria alternativ är därför ett måste, även om dieselbilarna fortfarande fyller en viktig funktion.

"Dieselmotorerna kommer leva kvar länge, eftersom de är lämpliga vid långresor och det bästa alternativet för tunga transporter", säger Thomas Ulbrich.

Samtidigt meddelar han att Volkswagengruppens sista plattform anpassad för förbränningsmotorer börjar användas 2026, och livstiden för en plattform är i regel 14 år.

Volkswagen ska alltså skrota förbränningsbilarna efter 2040.

När Volkswagengruppen pratat med sina kunder om vad de är de efterfrågar i en elbil sticker tre saker ut: Ett bra pris, bra räckvidd och en välutbyggd laddinfrastruktur. Förutom de specifika önskemålen, märker Thomas Ulbrich av ett allt växande intresse för klimatförändringar och elbilar hos människor han möter. Enligt honom är det mycket tack vare en viss svensk 16-åring.

"Greta Thunberg öppnade ögonen på många människor", säger Thomas Ulbrich.

Det debatteras ofta om hur pass "ren" en elbil egentligen är, sett till hela livslängden och tillverkning. Han berättar att alla Volkswagengruppens elbilar kommer vara helt klimatneutrala när de levereras till kunden.

Det kan Volkswagen garantera genom avtal med battericellstillverkarna som tvingar dessa att använda förnyelsebar energi i tillverkningen. Dessutom kommer Volkswagens egna fabriker drivas av förnybar energi. Strömförsörjningen för fabriken i Zwickau, där bland annat ID 3 ska byggas, kommer uteslutande från vattenkraft.

Samarbetet med Northvolt: "Vi går långsamt fram"

I maj i år blev det känt att Volkswagen och svenska batteritillverkaren Northvolt har inlett ett samarbete. Exakt vad det partnerskapet innebär kan inte Thomas Ulbrich gå in på, men han hoppas på att samarbetet ska bära frukt för båda parter.

"Vi är mycket nöjda med att vi har hittat en partner att samarbeta med och för just nu samtal om hur samarbetet ska se ut på detaljnivå, för att vara lönsamt för båda parter. Vi är i början av ett väldigt fruktbart samarbete för båda företagen, och vi på Volkswagen är alltid intresserade av hållbara, långsiktiga samarbeten. I det här fallet innebär det att vi går långsamt fram", säger Thomas Ulbrich.

Han vill inte svara på när vi kan se Northvoltbatterier i Volkswagens bilar.

" (Skratt följt av lång suck) Vi har ju precis börjat… Men det hade inte varit seriöst av mig att säga den här månaden eller det här året kommer vi ha Northvoltbatterier i bilarna. Men vi är i början av ett givande samarbete."



Drömbesked för Northvolt: Ska bygga batterier med Volkswagen



Ny rapport visar: Elbilen kör snabbt in smutsiga batterier – bensin- och dieselbilarna kan inte konkurrera



Elbil smutsigare än diesel? Nya studien möts av hård kritik

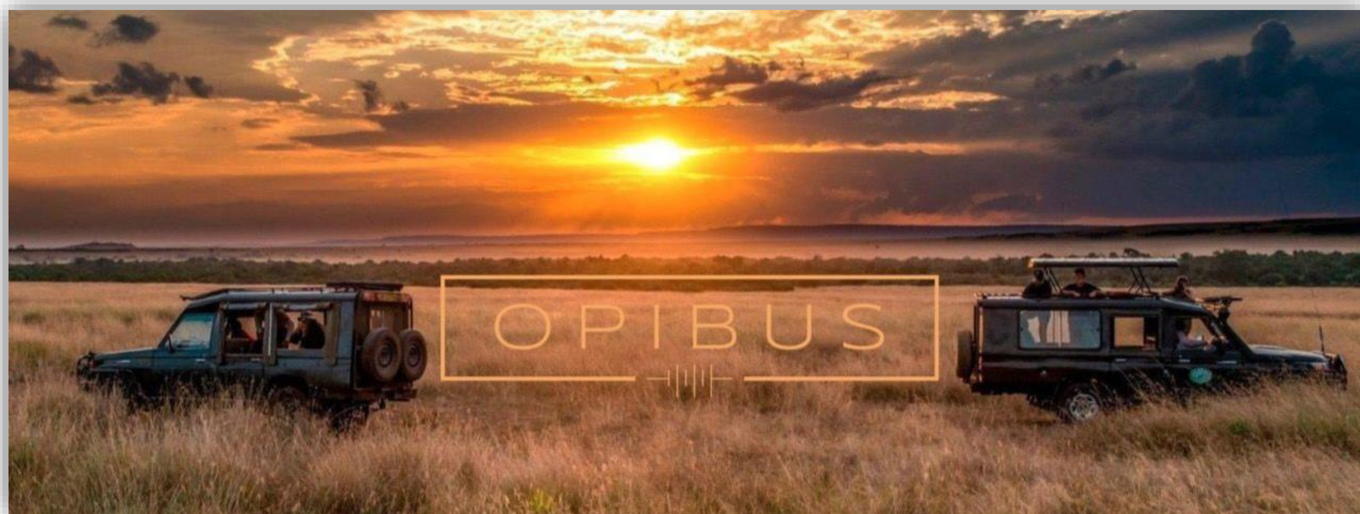


6. Svenska Opibus gör om fossildrivna bilar till elbilar i Afrika

Av Wille Wilhelmsson

2019-08-23 kl 11:00

Så att det blir lite tystare på Kenyas savanner



***FILM**: https://youtu.be/o2aZ6S6RAuE*

I början av månaden skrev vi om det franska företaget **Transition-One** som gör om bilar som drivs av fossilbaserade bränslen till elbilar. Detta är något som även det svenska företaget Opibus pysslar med men de har sin marknad i Afrika för tillfället.

Opibus affärsidé är att konvertera fossildrivna safarifordon i Kenya till eldrivna varianter. Detta gör fordonen mer miljövänliga men även tystare, något som kan vara bra när man är ute och försöker observera djuren på Kenyas savanner. Opibus säger till Dagens Industri att man siktar att konvertera tusen fossildrivna safarifordon till eldrift om året i Kenya. Filip Gardler är en av två vd:ar på Opibus och han säger till DI:

"Det finns omkring 1,2 miljarder fordon i världen som är fossildrivna. Att ersätta dessa med nytillverkade elbilar är varken finansiellt eller resursmässigt försvarbart. Genom att konvertera till eldrift ser vi istället den existerande fordonsflottan som en plattform för en mer hållbar mobilitet."

Opbius siktar även på att bygga om motorcyklar och har börjat arbeta med laddinfrastruktur för elfordon. Till DI säger företaget att man även siktar på att lansera sin verksamhet här i Sverige. Det skulle innebära att även vi kan konvertera våra gamla dieselmonster till eldrivna prinsessor.

Opibus priser för att göra en bil eldriven startar på mellan 100.000 - 150.000 beroende på fordonsmodell. Då får man en räckvidd på cirka 20 mil men det går även att välja större batterier, något som då kostar mer men ger längre räckvidd. Det ska tilläggas att Opibus använder litiumjonbatterier med järnfosfat och inte kobolt som är det vanligaste i bilbranschen. Det leder till att batterierna har lägre kapacitet men klarar av fler laddcykler skriver DI.

via di.seopibus.se +



7. Koenigseggs geniala patent förklarat

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-08-22, 18:15

Hur kan Koenigsegg få Agera RS att klara utsläppsregler trots 1.160 hästar? Genom riktigt smart ingenjörskonst!



FILM: ***https://youtu.be/MlAwPszq2iw***

Gång på gång slås man av den briljans som ingenjörerna på Koenigsegg besitter. När många andra biltillverkare har problem med att lösa ekvationen för att få mycket effekt utan att göra avkall på avgasrening – har Koenigsegg redan registrerat ett patent på just det.

Kort kan man säga att ingenjörerna på Koenigsegg har kommit på ett sätt för att både ha och äta kakan. När motorn är kall och all effekt inte behövs så styrs avgaserna förbi turboaggregaten och passerar då förkatalysatorn för att få bästa möjliga rening. När sedan katalysatorn har nått "arbetstemperatur" styrs avgaserna om igen för att gå den rakare vägen genom turboaggregaten, istället för via förkatalysatorn.

Det var kort och kraftigt förenklad beskrivning av hur systemet fungerar. I videon här under förklarar Jason Fenske på Engineerging Explained Koenigseggs patent mer i detalj – som vanligt med glasklara ritningar på sin whiteboard.

Koenigsegg Agera RS – prestanda på ny toppnivå

Koenigsegg Agera RS slår nytt hastighetsrekord

Följ med Niklas Lilja i Koenigsegg Agera RS när han sätter fem världsrekord

Världspremiär: Här är Koenigsegg Jesko – det råaste ”egget” någonsin



8. BMW ändrar sig om dieselbränderna – nu tas bilarna in för koll

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-08-21, 16:38

"Vi tar våra kunders oro på stort allvar", skriver BMW i ett pressmeddelande.



Bränderna som drabbat flera svenska BMW-ägare med dieselbilar de senaste åren har fått mycket uppmärksamhet och skapat oro bland bilägarna.

Tidigare har BMW "flugit under radarn" om bränderna och inte gjort någon officiell återkallelse. Istället har BMW gjort en "teknisk kampanj" där bilarna kontrollerades i samband med nästa service.

Nu ändrar sig BMW. I dagarna skickas brev ut till samtliga berörda bilägare och de uppmanas där att boka tid hos en verkstad för att kolla och eventuellt åtgärda vissa komponenter för att minska risken för brand.

Läs också: Problemet som hindrar BMW från att åtgärda brandfarliga modellerna

Vissa motorer av 3-serien, 4-serien, 5-serien, 6-serien, 7-serien, X3, X4, X5 och X6 har ett fel i den så kallade EGR-modulen som används för avgasregleringen. Det kan i värsta fall leda till brand som sprider sig mycket snabbt – något som flera auto motor & sport-läsare vittnat om.

"Det här kunde ha gått riktigt illa om vi haft flera och mindre barn i bilen. Det brann under huven innan vi kom ur och inom två minuter slog lågorna ut och huven var smält", har en BMW-ägare sagt till auto motor & sport.

BMW påpekar att de tar kundernas oro på stort allvar.

"Vi förstår att en spontan bilbrand är en dramatisk händelse och även kan vara en traumatisk händelse, dock är det också en mycket sällsynt händelse", skriver BMW i ett pressmeddelande.

BMW:s knep – kan slippa återkalla brinnande bilar

BMW har börjat åtgärda brinnande dieselbilar i Sverige – men vill inte säga hur många

Problemet som hindrar BMW från att åtgärda brandfarliga modellerna



9. Biljättar stiger på uppgifter om återupptagna samtal

Nyhetsbyrån Direkt

Publicerad: 21 augusti 2019, 13:31

Fordonsbolagen Fiat Chryslers och Renaults aktier fick fart på onsdagen efter att italienska Il Sole 24 Ore rapporterat att förhandlingarna om ett sammangående återupptagits efter sammanbrottet i juni. Renaults aktie var upp över 5 procent vid 13-tiden, samtidigt som Fiat Chrysler steg över 4 procent.



Di TV: https://www.di.se/live/biljattar-stiger-pa-uppgifter-om-aterupptagna-samtal/

De italienska rapporterna om en upptining i överläggningarna om en potentiellt förestående fordonsallians är inte behäftad med någon tydlig källa.

Förslaget om samgående lades fram den 27 maj och motiverades med stora samordningsvinster, bland annat inom elbilsutvecklingen. Förslaget dras tillbaka efter att den franska staten, med 15 procent av aktierna i Renault, ställt krav på jobbgaranti. Efter att förslaget dragits tillbaka har det dock från franskt politiskt håll kommit vissa trevare för att få i gång förhandlingarna igen.

Ett annat skäl till att sammanbrottet var konflikten i alliansen mellan det franska fordonsbolaget och japanska Nissan, som har en representant i Renaults styrelse. Nissan vägrade att rösta om det affärsförslag som Fiat Chryslers gav till Renault på grund av en konflikt om ägarskap och beslutsrätt i fordonsalliansen.



10. Biltillverkarna trotsar Trump – satsar på låga utsläpp

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 23 aug 2019 07:00

USA:s president Donald Trump har bromsat alla försöka att få till strängare regler för bilars utsläpp. Men nu går flera biltillverkare ihop för att frivilligt sänka utsläppen. Den senaste tillverkaren att ansluta sig till gruppen med Volkswagen, Ford, Honda och BMW är Mercedes.



Delstaten Kalifornien anses ha de kanske allra tuffaste utsläppsreglerna för bilar och delstaten har på många sätt varit en föregångare i jakten på en renare trafik.

Men efter att Donald Trump tillträdde som president efter valet 2016 har jakten på strängare regler för utsläpp från biltrafiken bromsats in. Tvärtom försöker Trumps administration att lätta på trycket för att få i gång den egna bilindustrin.

LÄS MER: Volvo protesterar mot Trumps politik

I juli i år nådde en nybildad grupp med Volkswagen, Ford, Honda och BMW en egen överenskommelse med delstaden Kalifornien om hur utsläppen ska minska fram till och med årsmodellerna 2026. Den nya bilgruppen motsätter sig Donald Trumps försök att ta bort de tuffare regler som hans företrädare Barack Obama redan beslutat.

Trump trycker på

Kalifornien hoppas också få stöd av 12 andra delstater för att skapa tuffare utsläppskrav. Delstaterna vill också stämma Donald Trump för införandet av nya, lättare, utsläppsregler.

Mercedes har valt att inte kommentera uppgifterna som först publicerades av New York Times. Enligt tidningen är också en sjätte tillverkare på väg att anta Kalifornia-gruppens frivilliga regelsystem. Andra tillverkare, så som Toyota, General Motors och Fiat/Chrylser, har meddelat att de ska studera överenskommelsen.

Samtidigt försöker Donald Trump få med sig så många tillverkare som möjligt på en uppgörelse som skulle frysa kraven vid en ungefärlig förbrukning på 37 miles per gallon, vilket skulle motsvara 0,64 liter per mil.

Anledningen till att biltillverkarna går med på en frivillig överenskommelse är att de på det sättet ska komma undan betydligt tuffare krav vid ett senare tillfälle.



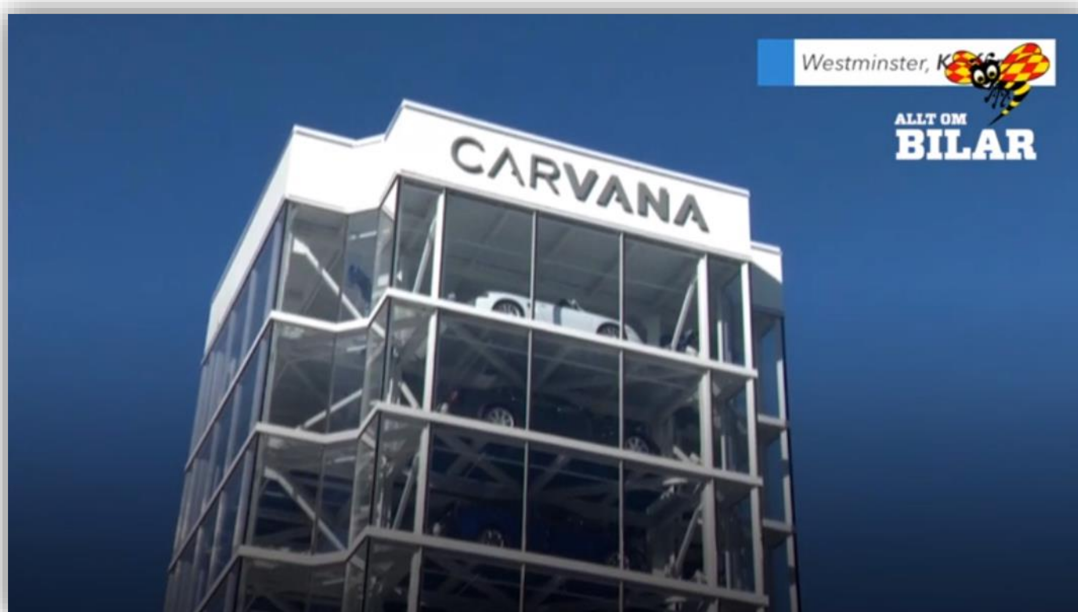
Jan-Erik Berggren



11. Slipp alla jobbiga bilförsäljare

19 aug 2019

I framtiden handlar du kärra i en automat



FILM: ***https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/slipp-alla-jobbiga-bilforsaljare/***



12. Elbilsbrist i Sverige – men rabattkrig i Norge

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-08-22, 13:30

Flera modeller kan levereras på dagen – största rabatten är på över 60 000 kronor.



Opel Ampera-e var extremt hajpad när den kom,
men har nu kallnat ordentligt på den norska elbilsmarknaden.

Flera stora biltillverkare har svårt att snabbt leverera elbilar och laddhybrider. Efterfrågan från svenska köpare har ökat ordentligt det senaste året, men biljättarna har inte alltid lyckats få fram batterier för att kunna bygga bilar tillräckligt snabbt, även om situationen trots allt är bättre idag än för några år sedan.

I Norge har lanseringen av Tesla Model 3 orsakat en turbulens på elbilsmarknaden. Nissan Leaf, Volkswagen e-Golf och Opel Ampera-e kan levereras "på dagen" – och med stora rabatter, enligt Bilnytt.

"De senaste veckorna har flera importörer och återförsäljare kört igång kampanjer med rabatter och erbjudanden på elbilar", skriver sajten.

Från hajpad till iskall

En av modellerna som säljarna har svårt att bli av med är Opel Ampera-e, den europeiska versionen av Chevrolet Bolt som skulle locka med rimlig prislapp och lång räckvidd. Det var en modell många såg fram emot, men efter försäljningen av Opel till PSA-koncernen blev framtiden för elbilen osäker, och nu verkar den vara iskall i Norge.

Opel Ampera-e skulle från början kosta 400.000 norska kronor, men återförsäljare har nu tvingats gå ned till 349.000. Det är dock inte så att norska Opel blir sittande med tusentals lagerbilar – norska generalagenten behöver inte ta emot alla bilar de blivit tilldelade. Vart de osålda bilarna ska skeppas är dock oklart.

När det gäller Nissan Leaf erbjuds nu en rabatt på 36.000 norska kronor för modellen med det mindre batteripaketet, Volkswagen e-Golf rabatteras med hela 60.700 norska kronor och Jaguar I-Pace-köparna får utrustning för 53.000 inkluderat i priset, visar genomgången.



13. Tesla-ägarens mardröm: Tjuvar slog till igen

Redaktören bytbil 2019-08-22

Har stulit sex exklusiva bilar på kort tid



Teslaligan slog till igen mot en bil utanför en villa i Skåne. Sex bilar värda nästan fem miljoner har på kort tid stulits i sydvästra Sverige. Polisen och larmtjänst uppmanar nu alla ägare att skydda sin bilar.

Tesla-tjuvarna slår till med någon typ av signalförstärkare och pejlar nyckeln när bilen står parkerad utanför villor och radhus. För några månader sedan var det Volvoägare som drabbades, nu är det ägare till exklusiva Teslor.

På bara ett par veckor har sex nya eller nästan nya Teslor stulits i västra och södra Sverige.

Den första stölden ägde rum i Halmstad, där en helt ny svat Tesla Model S100D stals utanför en villa i Örnäs udde i Halmstad. Ägaren hann bara ha sin bil sedan början av juni. Bilen uppskattas vara värd cirka 900 000 kronor.

Bara ett dygn senare slog tjuvarna till igen. En helt ny Tesla Model X Long Range Single Speed stals utanför en villa i östra Ljungby. Bilen är svart och bland annat utrustad med tvåfärgade Slipstream-fälgar. Värdet uppskattas till 1,2 miljoner kronor.

Sedan har det bara fortsatt. Natten mot onsdag stals ännu en Tesla. Denna gång i **Löddeköpinge**, Kävlinge kommun i Skåne. Bilen är en blå model S 2017 med reg nr: SCP610.

Tidigare har fem bilar stulits i Västsverige: Laholm, Västra Frölunda, Halmstad och Ljungby.

Laholm: Natten mellan den 16 augusti och 17 augusti 2019, stals en pärlemo vit metallic Tesla Model S 90D AWD, årsmodell 2016, regnr UCP380 i Mellbystrand, Laholm. Bilen har en omfattande utrustningslista bland annat glastaklucka panorama, skinnklädsel, 19 tum LM-fälgar m.m.

Västra Frölunda: Natten mellan den 15 augusti och 16 augusti 2019 stals en röd metallic Tesla Model S Single Speed AWD 100 kvh, årsmodell 2019, regnr DCA56X i Västra Frölunda, sydvästra delen av Göteborg. Bilen har svart inredning och mörktonat glastak.

Ljungby: Natten mellan den 8 augusti och 9 augusti 2019, stals en gråmetallic Tesla Model S 75D AWD Single Speed, årsmodell 2018, regnr YXU945 i Ljungby.

Ljungby: Natten mellan den 5 augusti och 6 augusti 2019, stals en svart Tesla Model X Long Range Single Speed, årsmodell 2019, regnr BNE84K. Bilen är bland annat utrustad med 20” två-färgade Slipstream-fälgar.

Halmstad: Natten mellan söndagen den 4 augusti och måndagen den 5 augusti 2019, stals en svart Tesla Model S 100D, årsmodell 2019, regnr NEF94H. Bilen har svart solidlackering, glastak-lucka och vit skinnklädsel.

Har du information om stölderna eller har du uppmärksammat något som skulle kunna ha med någon av stölderna att göra vill vi att du kontaktar oss på 114 14 eller genom att tipsa oss på polisen.se: polisen.se/kontakt/mejla-region-vast Är det en akut situation ringer du alltid 112.

Polisen och larmtjänst vill nu att ägarna gör speciella inställningar i bilarna för att skydda sig.

Tipsa gärna polisen eller Larmtjänst om du vet något mer!

Funktionerna i Tesla som försvårar för tjuvarna:

1. Aktivera ”PIN TO DRIVE”, betyder att man måste slå en kod för att starta bilen.
2. Avaktivera ”PASSIVE ENTRY” Passiv upplåsning, du får öppna bilen genom att trycka på nyckeln istället.
3. Avaktivera ”AUTO-PRESENT HANDLES SETTING IS TURNED ON” sätt den på “OFF” (funktionen finns på Model S och vissa versioner av Model X) dörr handtaget/dörren fälls inte ut, öppnar sig inte automatiskt.

larmtjanst.se



14. Allt du behöver veta om Tesla

27 nov 2018

Bilexperten Jan-Erik Berggren om elbilsjätten Tesla



FILM: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/allt-du-behover-veta-om-tesla/*



15. Nya uppgifter som dementeras av Volkswagen: Vill köpa in sig i Tesla

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-08-22, 15:30, uppdaterad 2019-08-22, 19:01

Men inte helt enkelt att få med sig dominerande ägarna.



Volkswagens högsta chef Herbert Diess har planer på att gå in i Tesla, uppger interna källor för tyska tidningen Manager Magazin.

Enligt uppgifterna skulle Herbert Diess köpa en andel i Tesla omgående om han kunde – men då gäller det att få godkänt av Volkswagenkoncernens dominerande ägare, och det kan vara lättare sagt än gjort.

Det Volkswagen främst verkar vilja komma åt är Teslas kompetens när det gäller batterier och mjukvara. Att köpa hela Tesla – som nu har en marknadsvärdering på 390 miljarder kronor – är dock "nästan omöjligt" för Volkswagen.

Volkswagen har flera gånger hamnat i hetluften för olika uttalanden om Tesla som gjorts av höga chefer. Herbert Diess har bland annat sagt att Volkswagen "kommer vinna" över Tesla, att VW-koncernen "har förmågor Tesla inte har", att VW:s elbilar kommer kosta hälften så mycket som Teslasoch kritiserat Teslas sociala ansvarstagande.

Men VW-cheferna har också erkänt att Tesla fick dem att tänka om, och Herbert Diess har sagt att han "hoppas Tesla överlever".

Uppdatering 19.00: Volkswagen har gått ut och dementerat att det skulle vara något bud på gång. Volkswagen kallar uppgifterna för "ogrundade spekulationer".

VW-chefen: Tesla är pionjärer – men vi kommer vinna

Volkswagen på offensiven igen: "Vi har förmågor Tesla inte har"

VW-chefen skryter igen: Våra elbilar blir lika bra som Tesla – för halva priset

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

16. Nya Audi RS6 Avant avtäckt – vi är på plats

Mikael Stjerna

21 augusti 2019

Med V8 och dubbelturbo och plattan i mattan gör den noll till 100 km/h på 3,6 sekunder! Vi flyger ned till München för att få en försmak av nya Audi RS 6 Avant.



Precis när vi trodde att alla tillverkare hade skyfflat in sina sista V8:or i skämsgarderoben så lanserar Audi höstens nya värstingbil, RS 6 Avant i sin fjärde generation. Med något så gammeldags och underbart som V8 och dubbla turbo. Den matar alla drivhjulen med 600 hästkrafter och 800 Nm vilket förklarar osannolika 0-100 km/h på 3,6 sekunder.

Visningen äger rum i en nedlagd industrilokal. Den råa atmosfären matchar RS-looken perfekt. Audi har putsat formerna ordentligt. Det är bara framdörrar, tak och baklucka som har förblivit helt orörda – resten är RS-unik design.

Skärmarna är breddade 40 millimeter vardera och tyngden i RS 6 ser ut att ha tryckt ner hjulen i golvet. Fälgarna är väl tilltagna, 21 tum är standard, och hjulen fyller ut de generösa hjulhusen väl.

Visningsbilen är lackerad i den mattgrå kulören ”Daytona Grey” som förstärker råheten. Under presentationen maler produktexperterna från Ingolstadt på om alla detaljändringar jämfört med vanliga A6. Motorhuven kröns av nya luftintag, en ”powerdome” enligt Audi. Strålkastarna skiljer sig från vanliga A6, men är identiska med A7-lyktorna. LED-lampor är standard.

Fronten hämtar inspiration från supersportbilen Audi R8. ”Notera till exempel de stående luftintagen vid sidan om strålkastarna” predikar produktexperten. Grillen är blanksvart och bikakemönstrad. Nu utan inramning och utan quattro-emblem.



FILM: ***https://youtu.be/AL7qK5eXN68?t=77***

Varje enskild ändring är begränsad, men har gjort mycket för det sammanlagda intrycket. Audi RS 6 utstrålar brutal, rå kraft, och gränslöst mycket attityd – det här är så långt man komma från panelhöna.

Jag synar sömnaden i inredningen och den håller sedvanlig Audi-klass. Alltså första klass. Jag får inte lov att provköra härligheten. I stället plågar Audis PR-människor mig med alla fakta om det som jag går miste om. V8:an på fyra liter ger 600 hästar. 800 – jo, du läste rätt – Nm i vridmoment som kan hämtas ut bara jag lägger foten på gaspedalen, från 2 100 varv. 0-100 km/h tar 3,6 sekunder, till 200 km/h tar det tolv sekunder. Launch-control är standard. Toppfarten är som vanligt begränsad till 250 km/h.

Men det finns utvägar för den som inte står ut med en slik självförnekelse. Köp till ”dynamic package” som höjer toppfarten till 280 km/h. Nähä, inte tillräckligt? ”Dynamic package Plus” löser den knuten, 305 km/h. Över 300 km/h sätter onekligen punkt för diskussionen.

Som alla andra stora Audi har motorn ett mildhybridsystem och 48 volt-system. Så snart jag lyfter gasfoten från pedalen så laddas batteriet eller så rullar jag med motorn avslagen. Ett separat litium-jon-batteri lagrar energi och portionerar ut den när den behövs. Audi menar att mildhybridsystemet har potentialen att spara upp till åtta centiliter bensin per mil.

Ett annat bränslebesparingssystem som vi har sett komma och gå de senaste 30 åren är cylinderavstängningstekniken. Vid låg last och låg hastighet deaktiveras cylinder 2, 3, 5 och 8 genom att tändning och insprutning slås av. Förr var det mer surr om tekniken, men i takt med att cylindrarna har minskat i antal i de flesta modeller har ”Cylinder On Demand” kommit lite i skymundan. Ingen cylinder alls drar mindre än en cylinder som är avstängd ibland.

En annan nygammal teknik som tas till heders är fyrhjulsstyrningen. Tillval på RS 6 och med svängbara bakhjul blir vändcirkeln en meter snävare. Det teknikspäckade vidundret kommer till Audi-handlarna i början av 2020- priset är inte fastställt. Men av de tyska priserna att döma skulle jag grovt gissa på ett prispåslag i nivån 300 000 kronor.



GALLERI
Audi RS6 Avant 2020
23 bilder

Feber

17. Opel teasar ny eldriven modell

Av Bobby Green 2019-08-22 kl 11:40

Presenteras i Frankfurt



Opel brukar ha världspremiärer för nya modeller på Frankfurt och i år blir inget undantag. Under det här skynket står en helt ny modell och den är eldriven. Om det rör sig om en ren elbil eller bara en hybrid är dock oklart för tillfället. Exakt vad det hela handlar om får vi alltså vänta på och se.



Opel Newsroom
@OpelNewsroom



Not as shy as you might think. But we still have to hide our #electrifying secret. Do you have any idea what it could be? #IAA19



48 19:45 - 21 aug. 2019



Feber

18. Det var en eldriven rally-Corsa under skynket

Av Bobby Green 2019-08-22 kl 16:00

Brumma utan brum i skogen



Det som fanns under skynket på teaserbilden Opel nyligen skickade ut är nu avslöjat. Det var en Corsa-e i rallyskrud för den som vill köra rally utan utsläpp. Den driver på framhjulen, har 130 hästar och väger in på 1,4 ton. Fjädringen är av rally-typ och en Torsen-diff hjälper till med kraften ner i backen. Det finns en bur och givetvis även en brandsläckare. Batteri-packet är på 50 kWh och det ska räcka för omkring 33 mils körning. Bilen är byggd för att tävla med i ADAC Opel e-Rally Cup som är en ny serie som kommer att ersätta ADAC Opel Rallye Cup där man tidigare har kört med modifierade versioner av modellen Adam.

Rallybilen kommer att kosta under 50.000 euro.



ALLT OM BILAR

19. Mercedes skrotar X-klass och flera skåpbilar är i fara

Publicerad 22 aug 2019 17:00 **Av Jan-Erik Berggren**

För dålig försäljning ligger bakom Mercedes beslut att skrota pickupen X-klass efter bara en generation bilar. Och nu kan flera av Mercedes skåp- och familjebilar drabbas av samma öde. Istället hoppas Mercedes på den elbil som ska visas i Frankfurt om ett par veckor.



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/test-vi-kor-nya-mercedes-x-klass/

Stora dieseldrivna skåpbilar och familjebilar säljer dåligt. Det har fått Mercedes att se över hela sitt modellprogram inom bilgruppen Mercedes-Benz Vans. I översynen ingår även en titt på organisationen då totalt 26 000 personer är anställda inom Vans.

Och vad dålig försäljning leder till visar Mercedes genom att skrota hela den stora satsningen på pickupen X-klass. Mercedes köpte en plattform av Nissan men placerade så sent som förra året en egen motor och växellåda i modellen.

EQV ska ta över

Det har inte hjälpt. Mercedes sålde bara 6 800 X-klass under första halvåret i år jämfört med 8 400 bilar för ett år sedan. Mercedes var heller inte redo att satsa på en större pickupmodell för att jaga försäljning i USA.

I Frankfurt visar Mercedes upp en eldriven skåpbil, EQV, som de hoppas ska vända trenden bland skåp- och familjebilar. EQV har en räckvidd på cirka 40 mil med fulladdat batteri och till 2025 tror Vans-chefen Marcus Breitschwerdt att 15 till 25 procent av försäljningen av skåpbilar och familjebilar består av eldrivna modeller.

EQV ska kunna laddas till 80 procent på 45 minuter och har av allt att döma en drivlina som påminner om den i nyligen lanserade EQC. Försäljningen av EQV inleds i början på nästa år.



20. Så mycket kostar Volkswagen ID 3 – norska priser avslöjade

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-08-21, 15:10

Första specialversionen kostar som en eldriven Hyundai Kona.



Volkswagens största lansering på mycket länge blir helt eldrivna modellen ID 3, som ska locka köpare med hyfsat lång räckvidd och bra pris. Den produktionsfärdiga modellen ska visas upp i höst – hittills har vi bara fått se maskerade prototypbilar.

De allra första bilarna som levereras till köparna är så kallade "1st Edition"med mycket extra-utrustning, och över hälften av alla 1st Edition-bilar kommer gå till Norge, skriver sajten Bilnytt. Resten ska delas upp mellan 28 olika länder.

Samma sajt har nu också uppgifter om vad Volkswagen ID 3 ska kosta på den norska marknaden. Där blir priset för 1st Edition-modellen "under 330.000 kronor".

Svårt översätta direkt

Direktöversatt till svenska kronor blir det knappt 360.000 kronor, men så går det inte riktigt att räkna – Sverige har andra regler och subventioner för elbilar. Som jämförelse kostar dock den eldrivna kompaktsuven Hyundai Kona Electric 335.900 norska kronor, och den går loss på 360.000 kronor i Sverige.

Vi ska komma ihåg att detta alltså är priset för ID 3 1st Edition med en räckvidd på 42 mils räckvidd enligt WLTP-körcykeln. Modellerna med längre räckvidd kommer förstås kosta mer – senare kommer både en version med 33 mils räckvidd och en med "över 50 mils" räckvidd.

Med den här prisnivån kan Volkswagen också på sätt och vis hålla sitt löfte om att ID 3 ska kosta "som en välutrustad diesel-Golf", eftersom en standardutrustad Golf GTD kostade 335.000 kronor när den gick att bygga i VW:s onlinekonfigurator. Och kommande versioner blir billigare.

Volkswagen ID 3 1st Edition får snabbladdning på 100 kW och ett års laddning vid Ionity-laddare ska ingå i priset. 0–100 km/h går på 7,5 sekunder och bilen har 18-tumshjul.

Avslöjat: Här är interiören på Volkswagen ID 3

Volkswagen siktar på att ID 3 ska bli Norges mest sålda bil över huvud taget redan nästa år. Bilen börjar byggas nu men ska börja levereras först i juni 2020.

En intressant detalj är att föregångaren e-Golf ska fortsätta säljas även in på nästa år i Norge, trots att nykomlingen bygger på en helt ny plattform och får betydligt bättre förhållande mellan pris och räckvidd. Även minstingen e-Up finns kvar, snart i en uppdaterad version med längre räckvidd.

Volkswagen ID 3 blir ungefär lika stor som Golf, men betydligt rymligare eftersom eldrivlinan är mer utrymmeseffektiv än en bensin- eller dieselmotor.



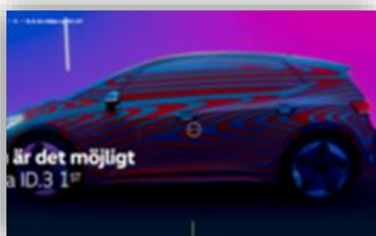
Nya uppgifter om Volkswagen ID 3: Så mycket ska folkelbilen kosta



Avslöjat: Här är interiören på Volkswagen ID 3



Elbilen Volkswagen ID 3 – är den bättre än nya Golf 8?



Förhandsbokningen av Volkswagen ID 3 öppen – en Special Edition med 42 mils räckvidd



Prov: Volkswagen ID 3 – blir elbilen Sveriges nya elskling?

HÖGSTA VÄXELN

21. Alpine A110

Av Marcus Berggren 18 augusti, 2019

Fenomenalt fransk



1961 såg Alpine A110 för första gången världens ljus. Receptet var enkelt, fjäderlätt vikt, svansmotor, och bakhjulsdrift. Bilen dominerade inom rally 1973 där den kammade hem sex segrar. 44 år senare har Renault beslutat sig för att återuppliva märket med en modern variant av den ikoniska bilen som (föga förvånande) också den heter Alpine A110. Fokus ligger på enkelhet och körglädje vilket gör att den faller under samma kategori som exempelvis Mazda MX-5. Det som gör att den sticker ut är dock en mittmonterad motor och ett pris på samma nivå som motsvarande Porsche. Frågan är om fransmännen lyckas leverera. Låt oss ta reda på det genom att lägga i Högsta Växeln och recensera nya Alpine A110.

Alpine A110 ser helt fenomenal ut i mina ögon och drar till sig rejält med uppmärksamhet. Den mittmonterade motorn gör att bilen ser ut som en superbil och folk visar genuint intresse för den. Ungefär nio av tio personer har inte den blekaste aning om vad Alpine är för något, och tittar förundrat på en. Insidan är dock en plats som många skulle känna igen – det finns Renault-reglage så långt ögat kan nå och många av materialvalen är lika premium som plastbestick. Det inkräktar på känslan av exklusivitet men om man begrundar vad det krävs från Renault att bygga en så pass ”märkvärdig” modell har man visst överseende med det hela.

När man trycker på startknappen och den lilla 1,8-litersmotorn surrar till liv, kommer man ett steg närmare i att förstå vad Alpine A110 är för något. På pappret är det nog många som ifrågasätter de ”bara” 252 hästkrafterna, men om man kastar ett getöga på vikten får man helt plötsligt en annan syn på frågan. Bilen väger nämligen mindre än en lådbil och upplevs därför som piggare än en bi som testat amfetamin för första gången. Minsta input av föraren ger direkt effekt och det dröjer inte länge innan man känner sig som en kolossalt vital beståndsdel i bilens framfart. Medan vissa bilar inbringar en känsla av att de tar över om man tar det hela lite för långt, låter Alpine A110 en att släppa loss på ens egna villkor på ett mycket progressivt vis.



Bilen är oerhört följsam, styrningen har en magisterexamen i kommunikation, och man är ständigt medveten om hur nära gränsen man ligger. På ett sätt känns den som en Mazda MX-5 på en rejäl dos steroider, men på ett annat sätt upplevs den som så mycket mer. Alpine A110 känns alltid otroligt alert och ger ett seriöst intryck. Sportstolarna, den hårda fjädringen, den ickebefintliga ljudisoleringen och en körposition som heter duga är alla där med ett enda syfte – att se till så att förarens leende är så brett som möjligt.

På landsväg känner man sig mer än bekväm med att successivt trycka mer och mer och bilen tillåter en att utmana sig själv som bilförare och om man inte är uppmärksam kan man få pinsamma rubriker skrivna om sig själv. Det fina med Alpine A110 är hur följsam den är – den parerar våra grova svenska vägars ojämnheter med en otrolig finess vilket gör att man ständigt är i kontroll. Den är inte en rå racerbil för gatan utan snarare en sportbil i ordets rätta bemärkelse. Den är rent ut sagt briljant.

Ljudet i kupén är ungefär lika lågt som i en torktumlare fylld med stenar och bilen besitter lika många praktiska egenskaper som en neongul begravningskostym. Men den effekt Alpine A110 har på dess förare är att inse varför man älskar bilar så mycket som man gör och dess elementära tillvägagångssätt gör att man inte kan göra annat än att välkomna den med öppna armar. Den understryker det faktum att det finns mer till körglädje än en miljard hästkrafter.

Alpine A110 hyllar bilkörning och det som gör bilar så älskvärda. Den kommer inte att chockera dig med dess prestanda eller kvalitet men kommer att förtrolla dig med dess köregenskaper. Växellådan må inte alltid hänga med i svängarna men bilens fjäderlätta vikt och bakhjulsdrift innebär att man ser ut som en clown varje gång man sätter sig bakom ratten. Inte för att man ser löjlig ut, utan för att man ständigt ler. Den är förbaskat dyr och för samma pris kan du få en Porsche 718 – men jag skulle ändock argumentera för att den är mer speciell än en Porsche men möjligtvis inte bättre. Lev lite.

Alpine A110

Motor:	1,8-liters 4a, 252 hästkrafter, 320 Nm
Kraftöverföring:	Sjustegad dubbelkopplingslåda, bakhjulsdrift
Acceleration 0-100 km/h:	4,5 sekunder
Toppfart:	250 km/h
Vikt:	1098 kg
Mått (längd/höjd/bredd):	4180/1252/1850mm
Pris:	550 000 SEK (testbil cirka 650 000 000 SEK)



BETYG

Exteriör	★★★★★
Interiör	★★★☆☆
Körglädje	★★★★½
Valuta för pengarna	★★★½☆
Relativ praktikalitet	★★☆☆☆
Ha-begär	★★★★½
Relativ prestanda	★★★½☆
Teknik	★★★½☆
Motorljud	★★★½☆
Komfort	★★★☆☆

SAMMANFATTNING

Alpine A110 må inte vara ett självklart val vid för anblicka men när man väl sätter sig bakom ratten ändras den uppfattningen. Märket har lagt krutet där det behövs och på så vis finns det kompromisser men slutresultatet är briljant.

3.6

★★★½☆

TOTAL POÄNG

Marcus Berggren

Chefredaktör och medgrundare. Bosatt i Melbourne, Australien och har kört snabbast av alla på redaktionen (322 km/h). Känner till varenda bil som någonsin tillverkats.

NyTeknik

22. Harley-Davidson hintar om snar tillverkning av elcyklar

Ania Obminska 2019-08-23 10:38

Harley-Davidson vill göra mer än motorcyklar. För första gången har bolaget nu visat upp prototyper till en ny serie elcyklar.



Det är ingen hemlighet att Harley-Davidson har jobbat med ett elcykelkoncept, men det senaste året har uppdateringarna om projektet varit få. Allt tyder nu på att konceptet snart kan gå från idé till verklighet.

Under en årlig återförsäljarkonferens har det legendariska motorcykelbolaget presenterat prototyperna till en ny serie elcyklar, berättar Electrek.

En bild från Harley-Davidson visar tre elcykelmodeller, alla med lite tjockare hjul och platta styren. De har bara en handbroms på styret, vilket tyder på att de kan ha kopplade hydrauliska bromsar, enligt Electrek.

Läs mer: **Harley-Davidson lockar med två års gratis snabbladdning**

Harley-Davidson är fårordigt om de tekniska detaljerna, men uppger att de elektriska pedalassisterade cyklarna ska vara ”utformade för att skina i urbana miljöer”. De ska vara lätta, snabba och enkla för alla att åka med.

Tillverkaren betonar att elcyklarna på bilden inte är ett färdigt koncept, och att slutresultatet kan se annorlunda ut.

Prislapp och lanseringsdatum saknas, men på hemsidan uppges elcyklarna ”komma snart”.

GRANTURISMO

23. BMW M1

Gran Turismo Magazine nr.6 2011

Det finns sedan något år en liten kompaktbil från BMW som har beteckningen 1-serie M. På sätt och vis kan man därmed säga att cirkeln slutits, eftersom den alltjämt mest exotiska bilen från BMW:s M-avdelning hette M1. Ingen annan BMW har släktband som löper ända till Lamborghini i Sant'Agata.



Om inte om hade varit skulle Lamborghini idag ha kunnat rattas av BMW istället för Audi. När bolaget gick i konkurs 1978, fem år efter att grundaren Ferruccio Lamborghini hade sålt sin sista andel efter några problemfyllda år i oljekrisens kölvatten, hade Lamborghini ett just påbörjat konsultjobb för BMW igång.

BMW:s dåvarande tävlingschef Jochen Neerpasch hade lagt ut både chassikonstruktion och montering på Lamborghini, som då fortfarande hade den geniförklarade chassiingenjören Gianpaolo Dallara kvar på utvecklingsavdelningen. BMW skulle leverera motorn, från början skissad som en treliters V10, och Giugiaro ritade karossen till den mittmotorsportvagn som byggdes för att i första hand kunna vinna sportvagns-VM. Grupp 5-reglementet krävde att 400 exemplar byggdes inom ett år, och en så liten produktionsserie passade inte i BMW:s massproduktion, och var för stor för den lilla motorsportavdelningen.

Det fanns emellertid inte tid att utveckla en helt ny motor för ändamålet (det skulle ta ytterligare ett 20-tal år innan denna konfiguration kom till användning i en gatbil från BMW), och V10-motorn skrotades därmed till förmån för en fyrventilsversion av den befintliga 3,5-literssexan.

Lamborghini hann bygga fyra förserieexemplar av M1 innan arbetet stoppades och konkursförvaltaren tog över.

BMW hade ett par möten med förvaltaren innan man förkastade idén att ta över fabriken, istället flyttades tillverkning och montering av chassi och kaross till Italdesign i Turin. Giftermålet mellan drivlina och rullande chassi skedde till slut hos karossbyggarna Baur i Stuttgart.



Lamborghinis konkurs fick till följd att hela projektet försenades och homologeringsserien om 400 exemplar såg fjärran ut när Neerpasch fick en lysande idé: en enmärkesserie som förrace till Formel 1, kallad ProCar. Sex bilar drevs av fabriken för de snabbaste i det aktuella F1-kvalet, resterande dussintal drevs av privatteam. Ferrari- och Renault-förarna hindrades att delta, men ProCar blev ändå en stor PR-succé och vanns av Niki Lauda respektive Nelson Piquet 1979 och 1980.

När väl de 400 bilarna var byggda och BMW kunde få ut bilen i sportvagns-VM, visade sig den dock helt underlägsen Porsches hysteriska 935, och utan ProCar hade hela M1-historien blivit ett präktigt och dyrt fiasko för BMW. Nu blev det bara dyrt.

Under 1980-talets första år stod bilar osålda hos återförsäljarna runt om i världen, men med åren har bilens attraktionskraft ökat ordentligt, liksom priserna. Det kan vara intressant att notera att en ny Porsche 911 turbo bara var aningen billigare 1980 än en ny BMW M1, medan priset för mittmotorbilen är tre-fyra gånger högre idag. Förklaringen är enkel: medan BMW byggde 457 exemplar av M1 är 911-turbon rena dussinbilen.

Den överladdade 300-hästars Porschen var visserligen starkare än den 277 hästar starka sugmotorn i M1, men när det kom till gasrespons och ljudsensation hade M1 inget motstånd – knappt ens från Ferraris tolvor. Motorn kom sedan att göra karriär i både 635 och tidiga M5, och är själslig anfader till alla M-seriens motorer.

Med tanke på de små volymerna och bilens spännande historia är det dessutom rimligt att tro att M1 står inför ett verkligt prisrace framöver. De bilar som byggdes för tävlingsändamål med gedigen historia kan betinga betydligt mer pengar.

M1-ägandet erbjuder både starka F1-vibbar, Dallara-teknik, Giugiaro-design, Baur-hantverk och den tekniska kompetensen från BMW Motorsport i samma paket. Kryddat med lite salt från Sant’Agata…



Text av Gunnar Dackevall

Klassiker

24. Grattis Countryman!

Publicerad 26 augusti

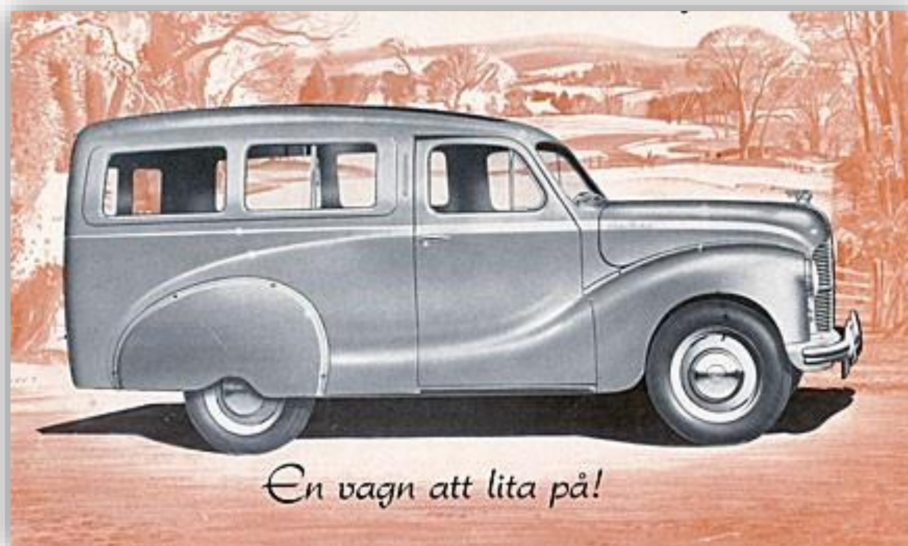
I dag gratulerar vi Östen på namnsdagen och en modell från bland andra Austin, nämligen Countryman. Ett modellnamn som blivit högaktuellt igen.



En gång kallades kombibilar för herrgårdsvagnar och då var Countryman - motsatsen till City-man - ett bra modellnamn. Det använde Austin på sina kombibilar medan syskonmärket Morris kallade sina för Traveller. Det gav inte lika nobla associationer.

Även ädelmärken som Rolls-Royce och Armstrong-Siddeley har som vi skall se haft Countrymen på programmet.

I dagarna introduceras en ny Countryman på marknaden, nämligen Mini Countryman. Men det är inte kombiversionen av Mini det handlar om, den heter Clubman. Nej detta är en sorts mini-suv med vissa drag av Mini.



Den första Austin Countryman kom 1948 och var en primitiv historia, helt enkelt en glasad skåpbil. Modellbeteckningen var A40.



A30 och A35 fanns också som Countryman.
Karossen var helt i stål men hade pressningar i woodiestil.

A40 Countryman Woody 1948–56



A70 Countryman 1950–54



25. Elva i första racet – efter jättekraschen

TT-AFP Publicerad 25 aug 2019 kl 06.18

Takuma Sato, som utlöste den stora kraschen i Indycar förra veckan, vann helgens race i Illinois. Felix Rosenqvist var tillbaka trots den brutala olyckan i Pennsylvania.
De 248 varven på Gateway-banan i Illinois slutade dock inte med några svenska framgångar, Rosenqvist slutade på 11:e plats medan Marcus Ericsson rullade in på plats 16.





Inblandad i jättekrasch på Pocono-banan

För en vecka sedan fördes Rosenqvist till sjukhus för kontroll efter att i farter kring 300 kilometer i timmen blivit indragen i den stora kraschen. Den kom redan på första varvet på Pocono-banan i Pennsylvania, då Takuma Sato stötte ihop med först Alexander Rossi och Ryan Hunter-Reay, och sedan även med Rosenqvist och James Hinchcliffe.

Svensken var den som råkade mest illa ut, och klagade efteråt på huvudsmärtor. Läkarkontroller slutade dock med klartecken att fortsätta säsongen.



Yamaha FS1

SLUT